

551888

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
14. Oktober 2004 (14.10.2004)

PCT

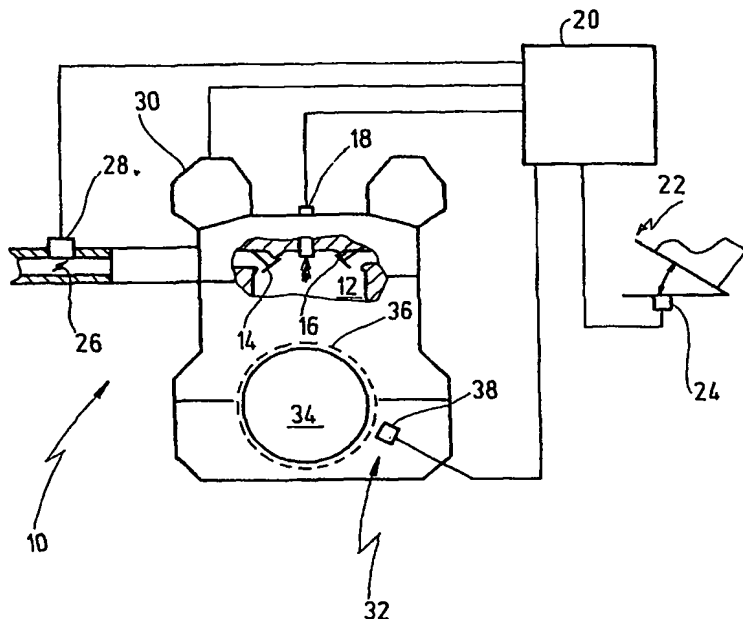
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/088112 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: **F02D 41/22**, (74) Gemeinsamer Vertreter: **ROBERT BOSCH GMBH**,
14/10 Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/050288 (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
(22) Internationales Anmeldedatum: 11. März 2004 (11.03.2004) AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,
(25) Einreichungssprache: Deutsch GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,
(30) Angaben zur Priorität: 10315410.8 4. April 2003 (04.04.2003) DE PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM,
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von ZW.
US): **ROBERT BOSCH GMBH** [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE). (84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM,
ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ,
TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK,
EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD FOR OPERATING AN INTERNAL COMBUSTION ENGINE COMPRISING TORQUE MONITORING

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM BETREIBEN EINES VERBRENNUNGSMOTORS MIT EINER DREHMOMENTÜ-
BERWACHUNG



(57) Abstract: The invention relates to a method for operating an internal combustion engine (10), comprising the following steps: a value for a maximum allowed torque is formed; a measured figure for the actual torque is formed; and the measured figure is compared with the value, an error reaction being triggered when the actual torque exceeds the maximum allowed torque. The inventive method is characterized in that the value for the maximum allowed torque is formed from a first approximate value and an estimated value for the torque contribution of an intervening malfunction regulator (52). The invention also relates to a control unit (20) and the use thereof.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft einen Betrieb eines Verbrennungsmotors (10) mit den Schritten: Bilden eines Wertes für ein maximal zulässiges Drehmoment, Bilden einer Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment und Vergleichen der Maßzahl mit dem Wert und Auslösen einer Fehlerreaktion, wenn das tatsächliche Drehmoment das maximal zulässige Drehmoment überschreitet.

Das Verfahren zeichnet sich dadurch aus, dass der Wert für das maximal zulässige Drehmoment aus einem ersten Näherungswert und einem Schätzwert für den Drehmomentbeitrag eines Eingriffs eines Störungsreglers (52) gebildet wird. Die Erfindung richtet sich auch auf ein Steuergerät (20) sowie auf dessen Verwendung

WO 2004/088112 A1



RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

5

10 Verfahren zum Betreiben eines Verbrennungsmotors mit einer
Drehmomentüberwachung

15 Stand der Technik

Die Erfindung betrifft Verfahren zum Betreiben eines
Verbrennungsmotors mit den Schritten: Einstellen der
20 Drehmomentabgabe des Verbrennungsmotors über ein
Leistungsstellglied in Abhängigkeit vom Signal eines
Fahrerwunschgebers, Bilden eines Wertes für ein maximal
zulässiges Drehmoment des Verbrennungsmotors, Bilden einer
Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment des
25 Verbrennungsmotors und Vergleichen der Maßzahl mit dem
Wert, und Auslösen einer Fehlerreaktion, wenn das
tatsächliche Drehmoment das maximal zulässige Drehmoment
überschreitet.

30 Die Erfindung betrifft ferner ein Steuergerät zum Steuern
eines Verbrennungsmotors mit solchen Verfahren sowie eine
Verwendung eines solchen Steuergerätes zum Steuern eines
Verbrennungsmotors.

35 Das Auslösen der Fehlerreaktion soll verhindern, dass der

Verbrennungsmotor abweichend vom Fahrerwunsch Drehmoment abgibt, was beispielsweise eine gewünschte Motorbremswirkung verringert oder sogar zu einem ungewollten Beschleunigen des Verbrennungsmotors und eines von dem Verbrennungsmotor angetriebenen Fahrzeugs führen kann.

Ein solches Verfahren, ein solches Steuergerät und eine solche Verwendung sind aus der DE 199 00 740 A1 der Anmelderin bekannt. Diese Schrift verweist auf eine bekannte Drehmomentüberwachung für einen Ottomotor, bei der ein Ist-Moment des Verbrennungsmotors aus Drehzahl, Brennraumfüllung (Luftmasse) und Zündwinkелеinstellung bestimmt wird. Weiter erweitert diese Schrift die bekannte Drehmomentüberwachung auf Verbrennungsmotoren, die zumindest zeitweise mit magerem Kraftstoff/Luft-Gemisch betrieben werden. Beispiele solcher Verbrennungsmotoren sind Dieselmotoren und Ottomotoren mit Direkteinspritzung im Betrieb mit geschichteter Brennraumfüllung. Solche Verbrennungsmotoren arbeiten weitgehend ungedrosselt, so dass ihre Brennräume in der Regel mit einer maximalen Luftmasse gefüllt sind. Das Drehmoment wird dann über die eingespritzte Kraftstoffmasse eingestellt (Qualitätsregelung), während bei gedrosselt betriebenen Ottomotoren das Drehmoment über die Masse der Brennraumfüllung mit Kraftstoff/Luft-Gemisch eingestellt wird (Quantitätsregelung).

Zur Drehmomentüberwachung in Verbindung mit einem qualitätsgeregelten Verbrennungsmotor wird in dieser Schrift vorgeschlagen, das tatsächliche Drehmoment auf der Basis der eingespritzten Kraftstoffmasse als momentenbestimmende Größe zu bestimmen. Dabei wird das zulässige Drehmoment über den Fahrerwunsch und/oder die Drehzahl aus einem Kennfeld oder durch ein vereinfachtes

Funktionsmodell ermittelt. Die Bildung der drehmomentbestimmenden Signale zur Ansteuerung eines Leistungsstellgliedes findet dabei in einem Steuergerät auf einer ersten Programmebene statt, während die Bildung des zulässigen Drehmomentes im Rahmen eines Überwachungskonzeptes auf einer zweiten Programmebene stattfindet.

Eine Ermittlung des zulässigen Drehmomentes aus dem Fahrerwunsch ist jedoch insbesondere bei Verbrennungsmotoren mit Störungsreglern in Übergangsbetriebszuständen, insbesondere beim Übergang in einen Schiebebetrieb nicht zuverlässig, da (zulässige) Eingriffe des Störungsreglers die Bildung des Ansteuersignals für ein Leistungsstellglied beeinflussen. Dem tatsächlichen Drehmoment, das aus dem Ansteuersignal resultiert, ist daher der Störungseingriff überlagert. Dieser kann bei dem herkömmlich gebildeten Wert für das zulässige Drehmoment zu Fehl-Erkennungen führen.

Eine Verbrennungsmotorsteuerung mit Störungsregler ist aus der DE 195 37 787 der Anmelderin bekannt. Der bekannte Störungsregler weist ein D2T2-Glied mit betriebspunktabhängigen Differential- und Verzögerungs-Zeitkonstanten als Parameter auf. Das D2T2-Glied filtert die Drehzahl des Verbrennungsmotors. Sein Ausgangssignal wird additiv mit dem fahrerwunschabhängig erzeugten Ansteuersignal für das Leistungsstellglied verknüpft. Schwingungen des Antriebsstrangs, die als Ruckeln spürbar sind, überlagern sich der Drehzahl als Störung. Durch die Einkopplung des gefilterten Drehzahlsignals in das Ansteuersignal für das Leistungsstellglied wird die Ruckelschwingung des Antriebsstrangs gedämpft.

Durch die Einkopplung des gefilterten Drehzahlsignals in

die Ansteuersignalbildung bildet sich die Ruckelschwingung im Ansteuersignal für das Leistungsstellglied und damit letztlich auch im zeitlichen Verlauf des tatsächlich vom Verbrennungsmotor erzeugten Drehmoments ab.

- 5 Ruckelschwingungen werden insbesondere von Drehmomentänderungen angeregt, wie sie beispielsweise beim Übergang in den Schiebetrieb auftreten.
Unter einem Schiebetrieb eines Verbrennungsmotors wird im Folgenden ein Betrieb verstanden, bei dem der
10 Verbrennungsmotor kein Drehmoment abgibt, sondern vielmehr selbst durch externe Einflüsse angetrieben wird. Ein Schiebetrieb tritt beispielsweise beim Abbremsen oder bei einer Bergabfahrt eines Kraftfahrzeugs auf, wenn der Fahrer kein Drehmoment anfordert. Der Übergang in den
15 Schiebetrieb kann beispielsweise durch einen Fahrerwunschgeber, beispielsweise einen Fahrpedalgeber erfasst werden.

- Der Störungsregler greift insbesondere beim Übergang in den
20 Schiebetrieb in die Ansteuersignalbildung ein, so dass die bekannte, auf einer Auswertung des Fahrerwunsches basierende Drehmomentüberwachung nicht zuverlässig ist, bis der Störungsreglereingriff abgeklungen ist. In diesem Zusammenhang ist es per se bekannt, bei einem Übergang in
25 den Schiebetrieb etwa eine Sekunde abzuwarten, um den Störungsreglereingriff abklingen zu lassen. Erst danach wird die Drehmomentüberwachung freigegeben. Diese Drehmomentüberwachung ist daher nicht kontinuierlich. Damit ist der Nachteil verbunden, dass eine fehlerhafte
30 Drehmomenterzeugung erst mit einer der Wartezeit entsprechenden Verzögerung entdeckt wird. Aus Sicherheitsgründen ist es jedoch wünschenswert, eine unerwünschte Erzeugung von Drehmoment möglichst verzögerungsfrei zu detektieren, um eine Fehlerreaktion
35 auslösen zu können.

Mit Blick auf den beschriebenen Stand der Technik besteht die Aufgabe der Erfindung in der Angabe eines Verfahrens, das sowohl eine Ruckeldämpfung als auch eine
5 kontinuierliche Momentenüberwachung ermöglicht.

Diese Aufgabe wird bei einem Verfahren der eingangs genannten Art dadurch gelöst, dass einem Ansteuersignal des Leistungsstellgliedes ein Störungsreglereingriff überlagert
10 wird und dass der Wert für das maximal zulässige Drehmoment aus einer Verknüpfung eines ersten Näherungswertes mit einem Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Störungsreglereingriffs gebildet wird, wobei der erste Näherungswert in Abhängigkeit von dem Signal des
15 Fahrerwunschgebers gebildet wird.

Ferner wird diese Aufgabe durch ein Steuergerät gelöst, das ein solches Verfahren oder eines der weiter unten dargestellten Ausgestaltungen des Verfahrens steuert. Die
20 Aufgabe wird ferner durch eine Verwendung eines solchen Steuergerätes zur Ruckeldämpfung und Momentenüberwachung gelöst, wobei als Leistungsstellglied wenigstens eine der folgenden Komponenten verwendet wird:
Einspritzventilanordnung, Drosselklappenanordnung, variable
25 Einlassventilsteuerung, Zündvorrichtung.

Die Berechnungen im Steuergerät erfolgen im Allgemeinen je nach physikalischem Zusammenhang in Drehmomenteinheit (Fahrerwunschmoment, Drehmomentbegrenzung, ...) oder
30 Mengeneinheit bzw. Ansteuersignaleinheit (Rauchbegrenzung, Mengenausgleichsregelung). Die Verbindung erfolgt über ein Motorwirkungsgradkennfeld. Die in der vorliegenden Anmeldung für Drehmomente offenbarten Überlegungen sind daher zu entsprechenden Betrachtungen zu Mengen
35 (Kraftstoffmengen) äquivalent.

Vorteile der Erfindung

Durch diese Merkmale wird die Aufgabe der Erfindung
5 vollkommen gelöst. Als Folge wird die Sicherheit der
Verbrennungsmotorsteuerung durch eine gegebenenfalls
schneller erfolgende Fehlerreaktion erhöht.

Es ist bevorzugt, dass der Störungsregler ein D2T2-Glied
10 mit Betriebspunktabhängigen Parametern aufweist.

Ein solches D2T2-Glied als sich als besonders geeignet für
eine Ruckeldämpfung erwiesen. Es ist ein Vorteil der
Erfindung, dass sie mit einem solchen Glied, aber auch mit
15 anderen phasenkorrigierenden Übertragungsgliedern und
Bandpassfiltern zusammenwirken kann.

Ferner ist bevorzugt, dass bei der Bildung des Wertes für
das maximal zulässige Drehmoment der Schätzwert für den
20 Drehmomentbeitrag des Störungsreglereingriffs durch
Nachbilden des D2T2-Gliedes mit festen Parametern gebildet
wird.

Durch diese Ausgestaltung wird die Aufgabe Ressourcen-
25 schonend gelöst. Im Gegensatz zu der Möglichkeit, den
kompletten Störungsregler mit Betriebspunktabhängigen
Zeitkonstanten funktional identisch nachzubilden, benötigt
diese Ausgestaltung weniger Speicherplatz und Rechenzeit
(Programmlaufzeit) im Steuergerät.

30

Bevorzugt ist auch, dass bei der Bildung der Maßzahl für
das tatsächliche Drehmoment die tatsächlich vom
Leistungstellglied ausgegebene Stellgröße berücksichtigt
wird.

35

Durch diese Ausgestaltung kann die vereinfachte Nachbildung gewissermaßen mit Schranken versehen werden, die durch den realen Störungsregler gesetzt werden.

- 5 Weiter ist bevorzugt, dass die tatsächlich vom Leistungsstellglied ausgegebene Stellgröße durch eine Extremalauswahl im Vergleich zu einer nachgebildeten Stellgröße berücksichtigt wird.
- 10 Diese Ausgestaltung bewirkt, dass bei der vereinfachten Nachbildung entstehende Extremwerte bei der Weiterverarbeitung ausgeschlossen werden können.
- 15 Bevorzugt ist ferner, dass das Ergebnis der Extremalauswahl nach dem vorhergehenden Absatz mit einem festen Wert durch eine weitere Extremalauswahl verglichen wird.
- 20 Diese Ausgestaltung liefert den weiteren Vorteil, dass die Weiterverarbeitung beispielsweise auf positive Werte beschränkt werden kann, um das zulässige Drehmoment nicht zu sehr zu verringern. Dadurch wird eine sonst möglicherweise auftretende Überempfindlichkeit der Fehlererkennung verhindert.
- 25 Weiter ist bevorzugt, dass der Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Störungsreglereingriffs durch Zugriff auf eine mit der zweiten Ableitung der Drehzahl des Verbrennungsmotors nach der Zeit adressierte Kennlinie gebildet wird.
- 30 Diese Ausgestaltung stellt eine besonders einfache und Ressourcen-schonende Alternative zu den oben genannten Ausgestaltungen dar.
- 35 Bevorzugt ist auch, dass bei einem Übergang in einen

Schiebebetrieb des Verbrennungsmotors eine Fehlerreaktion ohne Wartezeit auslösbar ist.

5 Dadurch wird die Geschwindigkeit, mit der eine beim Betrieb des Verbrennungsmotors aktive Drehmomentüberwachung eine Fehlerreaktion auslösen kann, minimiert.

10 Weitere Vorteile ergeben sich aus der Beschreibung und den beigefügten Figuren.

15 Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Zeichnungen

20 Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen:

- 25 Fig. 1 schematisch einen Verbrennungsmotor mit Stellgliedern, Sensorik und einem Steuergerät;
- Fig.2 ein Steuergerät mit Sensorik und einem Stellglied in Funktionsblockdarstellung;
- 30 Fig. 3 zeitliche Verläufe von Signalen im Steuergerät;
- Fig. 4 ein Ausführungsbeispiel der Erfindung als Funktionsblockdarstellung; und
- 35 Fig. 5 ein alternatives Ausführungsbeispiel.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

- Die Ziffer 10 in der Figur 1 bezeichnet die Gesamtansicht eines stark schematisiert dargestellten Verbrennungsmotors mit wenigstens einem Brennraum 12. Eine Füllung des Brennraums 12 wird über ein Einlassventil 14 und ein Auslassventil 16 ausgewechselt. Zu einer Luftfüllung des Brennraums 12 wird über ein Einspritzventil 18 Kraftstoff zugemessen, wobei der Zeitpunkt der Zumessung und die zugemessene Menge von einem Steuergerät 20 gesteuert werden. Dabei wird das Einspritzventil 18 als Leistungsstellglied benutzt. Die zugemessene Menge bestimmt ganz wesentlich das vom Verbrennungsmotor 10 erzeugte Drehmoment. Die Ansteuerung des Leistungsstellgliedes erfolgt unter anderem in Abhängigkeit von einem Fahrerwunsch, der über ein Fahrpedal 22 von einem Fahrpedalgeber 24 erfasst und an das Steuergerät 20 weitergeleitet wird.
- 20 Eine solche Art der Leistungssteuerung ist für einen Dieselmotor typisch. Eine vergleichbare Leistungssteuerung über die Menge des zugemessenen Kraftstoffs erfolgt auch bei einem Ottomotor mit Direkteinspritzung im Betrieb mit beschichteter Brennraumfüllung. Im Unterschied zum Dieselmotor, bei dem die Einspritzung die Verbrennung auslöst, erfolgt beim Ottomotor eine Fremdzündung der Brennraumfüllung, beispielsweise durch eine Zündkerze.
- 30 Bei einem Ottomotor mit Direkteinspritzung, der im Homogenbetrieb, also mit homogener Gemischverteilung im Brennraum 12, betrieben wird, erfolgt die Einstellung des gewünschten Drehmomentes in Abhängigkeit vom Fahrerwunsch über die Menge der Füllung des Brennraums 12 (Qualitätsregelung). Dies gilt analog auch für einen 35 Verbrennungsmotor mit Saugrohreinspritzung.

In diesen Fällen kann die Menge der Brennraumfüllung über eine Drosselklappe 26, die von einem Drosselklappensteller 28 in gesteuerter Weise vom Steuergerät 20 betätigt wird, eingestellt werden. Die Drosselklappe 26 mit dem Drosselklappensteller 28 dient dann als Leistungsstellglied. Alternativ kann die Menge der Füllung des Brennraums 12 auch über eine variable Ansteuerung des Einlassventils 14 durch einen Einlassventilsteller 30, der ebenfalls vom Steuergerät 20 angesteuert wird, gesteuert werden. Der Verbrennungsmotor 10 weist ferner eine Drehzahlsensorik 32 auf, die beispielsweise aus einem Geberrad 34 mit ferromagnetischen Markierungen 36 und einem Induktivsensor 38 bestehen kann.

Wie in Figur 2 dargestellt, weist das Steuergerät 20 eine erste Ebene 40 und eine zweite Ebene 42 auf, wobei diese Ebenen 40, 42 in der Funktionsblockdarstellung der Figur 2 Programmebenen eines Motorsteuerungsprogramms entsprechen. In der ersten Ebene 40 läuft das eigentliche Steuerungsprogramm ab, in dem aus Signalen einer eingangsseitigen Sensorik 24, 32 und 56 Stellgrößen zur ausgangsseitigen Steuerung von Stellgliedern, bspw. von Leistungsstellgliedern 18, 28 und 30 geformt werden. Die zweite Ebene 42 dient zur Überwachung der Motorsteuerung. Dazu bekommt sie ebenfalls Signale der eingangsseitigen Sensorik 24, 32, 56 zugeführt. Daraus, und ggf. aus weiteren, von der ersten Ebene erhaltenen Signalen, formt die zweite Ebene Signale zur Überwachung der ersten Ebene. Im Fehlerfall kann sie in die erste Ebene eingreifen und dort eine Fehlerreaktion erzeugen.

In der ersten Ebene wird zunächst aus den Signalen des Fahrpedalgebers 24 und der Drehzahlsensorik 32 ein Sollwert für das vom Verbrennungsmotor 10 zu erzeugende Drehmoment

und/oder aber ein entsprechender Basiswert zur Stellgliedransteuerung erzeugt. Dieses Signal wird anschließend in einem Führungsformer 46 gefiltert um bspw. schlagartige Änderungen der Fahrpedalstellung (des Fahrerwunsches) vor der Stellgliedransteuerung zu glätten. Der Führungsformer 46 kann als Tiefpass, bspw. als PT1-Glied realisiert sein. Diese Glättung erfolgt, um Lastwechselschläge, die Schwingungen des Triebstrangs erzeugen könnten, zu dämpfen. Zur Dämpfung solcher Triebstrangschwingungen (Ruckeldämpfung) wird das Signal der Drehzahlsensorik 32 einem Störungsregler 52 zugeführt, der daraus ein Korrektursignal bildet, das mit dem geglätteten Basiswert aus dem Block 46 in Block 50 verknüpft wird. Der Störungsregler arbeitet als phasenkorrigierendes/phasenverschiebendes Glied und gibt daher ein Signal aus, das gegenüber dem Signal des Führungsformers phasenverschoben ist. Die Verknüpfung kann sowohl multiplikativ als auch additiv erfolgen. Das Ausgangssignal der Verknüpfung 50 wird in einem Block 48, zu endgültigen Ansteuersignalen für wenigstens eines der Stellglieder 18, 28 oder 30 umgeformt und an diese Stellglieder ausgegeben.

Der Störungsregler 52 ist bevorzugt als D2T2-Filter realisiert. Seine von der kompletten Frequenzvariablen s abhängige Übertragungsfunktion lautet dann:

$$\text{Ausgangssignal}(s)/\text{Drehzahl}(s) = k \times s^2/(1+txs)^2,$$

wobei k die Verstärkung ist (die Konstante des D-Anteils) und T die Zeitkonstante des Verzögerungsanteils ist. Die Variable s ist die Frequenz. Durch die D2T2-Filterung (Phasenverschiebung) des Drehzahlsignals erhält man eine das Ruckeln des Triebstrangs dämpfende Ansteuersignalkomponente, die in der bereits beschriebenen

Weise in der Verknüpfung 50 mit dem gefilterten Basiswert für die Stellgliedansteuerung verknüpft wird.

Da die Amplitude und die Frequenz der Ruckelschwingungen bei Kraftfahrzeugen stark betriebspunktabhängig sind, sind mit festen Filterkonstanten K , T nicht für alle Betriebspunkte befriedigende Ergebnisse zu erwarten. Erfahrungsgemäß wird die Ruckelschwingung von der jeweils vorliegenden Übersetzungsstufe im Getriebe und von der Motordrehzahl stark beeinflusst. Der Störungsregler 52 wird daher mit Hilfe einer Parameterauswahl im Block 54 mit betriebspunktabhängigen Parametern K , T gespeist. Zur Auswahl betriebspunktabhängiger Parameter wird dem Block 54 zumindest ein Signal der Drehzahlsensorik 32 und sein weiteres Signal einer Sensorik 56 zugeführt, aus der sich die gerade eingelegte Übersetzungsstufe bestimmen lässt. Das Signal der Sensorik 56 kann bspw. ein Fahrgeschwindigkeitssignal v sein, so dass sich aus v und Drehzahl n die Übersetzung und damit die Übersetzungsstufe bestimmen lässt.

Zur Überprüfung und Überwachung des in der ersten Ebene gebildeten Ansteuersignals für die Stellglieder 18, 28 und 30 wird in der zweiten Ebene 42, im Überwachungsblock 58 ein Wert für ein höchstens zulässiges Ansteuersignal gebildet. Der im Überwachungsblock 58 gebildete Wert für ein zulässiges Ansteuersignal entspricht einem maximal zulässigen Drehmoment. Dieser Wert wird im Block 58 aus Signalen des Fahrerwunschgebers 24, der Drehzahlsensorik 32 und ggf. aus Steuersignalen der ersten Ebene, bspw. Werten von bestimmten Parametern K , T für den Störungsregler 52, die von der Parameterauswahl 54 bereitgestellt werden. Das in der ersten Ebene 40 gebildete Ausgangssignal der Verknüpfung 50 entspricht einer Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment des Verbrennungsmotors. Dieser Wert

wird dem Überwachungsblock 58 zugeführt, so dass im Block 58 Werte für das höchstens zulässige Drehmoment und für das tatsächliche Drehmoment vorliegen. Ergibt ein Vergleich der tatsächlichen Ansteuerdauer (oder des tatsächlichen Drehmoments) mit einem Wert für ein maximal zulässiges Ansteuersignal (oder einem maximal zulässigen Drehmoment), dass das tatsächliche Ansteuersignal (Drehmoment) zu groß wird, löst die Überwachung 58 eine Fehlerreaktion aus, indem sie bspw. die endgültige Ansteuersignalformung im Block 48 verhindert, sperrt oder verändert.

Figur 3 zeigt zeitliche Verläufe von Signalen im Steuergerät 20 zum Veranschaulichen des technischen Hintergrundes der Erfindung. Dabei wird zum Zeitpunkt t_0 vom Fahrpedalgeber 24 ein Übergang in den Schiebebetrieb ausgelöst. Dadurch ändert sich das Ausgangssignal der Sollwertsteuerung 44 in Figur 1 mehr oder weniger schlagartig. Diese schlagartige Änderung wird vom Führungsformer 46 geglättet, der das in Figur 3 dargestellte, monoton fallende Ausgangssignal 60 ausgibt. Der Lastwechsel regt Triebstrangschwingungen an, die sich im Signal der Drehzahlsensorik 32 abbilden. Über den Störungsregler 52 wird das gefilterte Drehzahlsignal der Ansteuersignalbildung durch die Verknüpfung 50 gewissermaßen gegengekoppelt. Letztlich bildet sich damit die Ruckelschwingung in der Bildung des Ansteuersignals für das Stellglied 18, 28 und 30 ab. Dabei ist der Phasenbezug zwischen der Schwingung im Ansteuersignal und der eigentlichen Ruckelschwingung durch die D2T2-Filterung im Störungsregler 52 so, dass die Ruckelschwingung gedämpft wird. Die oszillierende Kurve 62 in Figur 3 zeigt gewissermaßen das Ausgangssignal der Verknüpfung 50, also das mit einem Eingriff des Störungsreglers 52 überlagerte Ausgangssignal des Führungsformers 46.

Durch die Schwingung im Verlauf 62 könnten Überwachungsschwellenwerte, die einen festen Offset zum Signal 60 aufweisen, überschritten werden. Aus diesem Grunde findet nach dem Stand der Technik beim Auftreten der Schwingungen im Signal 62 eine Drehmomentüberwachung nicht statt. Wie aus Figur 3 ersichtlich ist, klingt die Schwingung im Signal 62 mit zunehmender Zeit ab, so dass etwa ab dem Zeitpunkt t_1 , wieder ein Ansteuersignalverlauf vorliegt, der der bekannten Überwachung zugänglich ist. Bei der bekannten Überwachung werden diese Zusammenhänge dadurch berücksichtigt, dass die Drehmomentüberwachung, insbesondere die sicherheitskritische Schubüberwachung (Drehmomentüberwachung im Schiebebetrieb) in der Zeitspanne zwischen t_0 und t_1 deaktiviert wird. Diese Zeitspanne des Abklingens der Schwingung im Ansteuersignal hat eine Länge von größenordnungsmäßig einer Sekunde.

Mit Blick auf Figur 4 wird im Folgenden erläutert, wie diese unerwünschte Wartezeit im Rahmen eines Ausführungsbeispiels der Erfindung vermieden werden kann. Figur 4 zeigt im Wesentlichen die Funktionsweise der zweiten Ebene 42 des Steuergeräts 20, bzw. dessen Programmstruktur, mit mehr Details. Darüber hinaus zeigt Figur 4, wie die erste Ebene 40 und die zweite Ebene 42 in Wechselwirkung miteinander stehen. Das Signal des Induktivsensors 38 der Drehzahlsensorik 32 wird im Steuergerät 20 einer Serienschaltung von zwei DT1-Gliedern 68 und 70 zugeführt. Den beiden DT1-Gliedern 68, 70 in Ebene 2 werden von der Parameterauswahl 54 in Figur 1 Extremalwerte der Verstärkungskonstante K und der Zeitkonstante T des D2T2-Gliedes aus der ersten Ebene zugeführt. Dabei stellen die Extremalwerte jeweils Werte dar, die zu extremen Ansteuersignalen und damit Drehmomenten führen. Mit anderen Worten, in der Ebene 2 wird das D2T2-Glied aus der Ebene 1 in vereinfachter Form

nachgebildet, wobei sich die Vereinfachung auf die Verwendung fester, zu Extremalwerten des Drehmoments führender Parameter K, T bezieht.

- 5 Das durch die Blöcke 68 und 70 nachgebildete Ausgangssignal des D2T2-Gliedes aus Ebene 1 wird anschließend durch vier aufeinanderfolgende Extremalwertauswahlen weiter verarbeitet. Dabei wird das Ausgangssignal des Blocks 70 in einer ersten Extremalauswahl des Blocks 72 auf einen
- 10 betragsmäßig plausiblen oberen Wert beschränkt, der vom Block 74 bereitgestellt wird. Anschließend erfolgt in der zweiten Extremalwertauswahl des Blocks 76 eine betragsmäßige Beschränkung auf einen unteren plausiblen Grenzwert. Dieser Beschränkung auf einen unteren Grenzwert ist eine weitere
- 15 Extremalwertauswahl im Block 80 nachgeschaltet. Dem Block 80 wird der in der ersten Ebene durch den Störungsregler 52 gebildete Eingriff und das Ausgangssignal des Blocks 76 zugeführt. Block 80 wählt aus diesen beiden Werten den betragsmäßig kleineren Wert aus. Anschließend erfolgt eine
- 20 weitere Extremalwertauswahl in einem Block 82, in dem der Ausgangswert des Blocks 80 mit einem Festwert verglichen wird, der von dem Block 84 bereitgestellt wird. Dieser Festwert ist vorzugsweise 0. Durch diesen Festwert 0 lassen sich drehmomentsteigernde und drehmomentsenkende Eingriffe
- 25 des Störungsreglers 52 unterscheiden. Da man im Rahmen der Überwachung nur an der Detektion von drehmomentsteigernden Einflüssen interessiert ist, kann man durch die Extremalwertauswahl im Block 82 gewissermaßen die für die Überwachung nicht interessanten Beiträge des
- 30 Störungsreglers 52 ausgrenzen.

- Der durch diese vier Extremalwertauswahlen 72, 76, 80 und 82 gebildete Wert wird anschließend in der Verknüpfung 86 als Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Eingriffs des
- 35 Störungsreglers 52 mit einem ersten Näherungswert für das

- maximal zulässige Drehmoment verknüpft, der vom Block 88 bereitgestellt wird. Block 88 in Ebene 2 empfängt Signale des Fahrpedalgebers 24 und des Induktivsensors 38 und formt mit diesen Eingangssignalen das Verhalten der
- 5 Sollwertsteuerung 44 und des Führungsformers 46 aus der Ebene 1 nach. Mit anderen Worten: diesem ersten Näherungswert wird im Block 86 ein Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Eingriffs des Störungsreglers 52 überlagert. Das Ergebnis der Überlagerung wird im Block 90
- 10 mit einer Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment des Verbrennungsmotors aus der Ebene 1 verglichen. Diese Maßzahl kann bspw. der Wert sein, der in der Ebene 1 von der Verknüpfung 50 bereitgestellt wird. Überschreitet die Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment im Block 90 den
- 15 Wert für ein maximal zulässiges Drehmoment, löst Block 90 über eine Verbindung zur Ansteuersignalbildung 48 eine Fehlerreaktion aus, bspw. ein Beschränken oder ein Sperren der Ansteuersignalbildung.
- 20 Zur weiteren Veranschaulichung wird für das Folgende davon ausgegangen, dass die Verknüpfung 86 eine Subtraktion darstellt, in der das Ausgangssignal des Blocks 82 vom ersten Näherungswert, der vom Block 88 ausgegeben wird, subtrahiert wird. In willkürlichen Einheiten gemessen sei
- 25 das Ausgangssignal des Blocks 70 bspw. -2. In der Ebene 1 würde ein solcher negativer Ausgangswert des Störungsreglers 52 zu einer Reduktion des Ansteuersignals für Leistungsstellglieder 18, 28 oder 30 führen. Bei der getroffenen Vorzeichenkonvention entspricht die
- 30 Extremalwertauswahl im Block 72 einer Maximalwertauswahl. Dieser Maximalwertauswahl wird als obere plausible Grenze bspw. der Wert -3 zugeführt. Entsprechend wählt Block 72 aus den beiden Größen -3 und -2 den Wert -2 aus und gibt diesen an Block 76 weiter. Block 76 entspricht bei der
- 35 gewählten Vorzeichenkonvention einer Minimalwertauswahl.

Als plausibler Wert für eine untere Grenze des Störungsreglereingriffs stellt Block 78 bspw. den Wert -1 für Block 76 bereit. Block 76 wählt aus den anstehenden Werten -2 und -1 das Minimum -1 aus und gibt diesen an den Block 80 weiter, der bei dieser Vorzeichenkonvention als Maximalwertauswahl realisiert ist.

Der Störungsregler 52 aus Figur 1 soll bspw. den Wert -1 an Block 80 liefern. Block 80 wählt aus den anstehenden Werten -1 und -2 das Maximum -1 aus. Auf diese Weise wird der Schätzwert für den Eingriff des Störungsreglers 52, wie er als Schätzwert in der Ebene 2 gebildet wird, auf den tatsächlichen Wert beschränkt, wie er in der Ebene 1 gebildet wird. Dadurch wird die Empfindlichkeit der Überwachung gesteigert. Anschließend erfolgt in Block 82 eine weitere Minimalwertauswahl. Block 82 wird dazu von einem Block 84 ein Festwert, bevorzugt der Wert 0, bereitgestellt. Block 82 wählt daher aus den anstehenden Werten -1 und 0 den Wert -1 aus. Dieser Wert -1 wird in der Verknüpfung 86 subtrahiert und damit betragsmäßig addiert. Der betragsmäßig addierte Wert stellt damit einen Offset dar, der dem Näherungswert aus dem Block 88 überlagert wird, um einen Schwellenwert für den Block 90 bereitzustellen.

Figur 5 zeigt eine weiter vereinfachte Alternative zur Abschätzung des Eingriffsmoments des Störungsreglers 52. Dazu wird das Ausgangssignal des Induktivsensors 38 der Drehzahlsensorik 32 im Block 92 zweimal nach der Zeit differenziert. Die so gebildete zweite Zeitableitung der Drehzahl dient zur Adressierung einer Kennlinie 93 im Block 94, die das maximale Störungsreglereingriffsmoment liefert, um welches das zulässige Moment der Ebene 2 erhöht wird. Entsprechend wird das vom Block 94 ausgegebene maximale Störungsregler-Eingriffsmoment in der Verknüpfung 86 zu

einem ersten Näherungswert addiert, der, wie vorstehend beschrieben, in der Ebene 2 auf der Basis von Signalen der Drehzahlsensorik 32 und des Fahrerwunsches gebildet wurde. Die Summe wird anschließend an einem Block 90 übergeben, 5 der die gleiche Funktion hat wie der Block 90 in der Figur 4.

5

10 Ansprüche

1. Verfahren zum Betreiben eines Verbrennungsmotors (10) mit den Schritten:

15 Einstellen der Drehmomentabgabe des Verbrennungsmotors (10) über ein Leistungsstellglied (18; 28; 30) in Abhängigkeit vom Signal eines Fahrerwunschgebers (24);

 Bilden eines Wertes für ein maximal zulässiges Drehmoment des Verbrennungsmotors (10);

20 Bilden einer Maßzahl für das tatsächliche Drehmoment des Verbrennungsmotors (10) und Vergleichen der Maßzahl mit dem Wert; und

 Auslösen einer Fehlerreaktion, wenn das tatsächliche Drehmoment das maximal zulässige Drehmoment überschreitet;

25 **dadurch gekennzeichnet, dass**

 einem Ansteuersignal des Leistungsstellgliedes (18; 28; 30) ein Eingriff eines Störungsreglers (52) überlagert wird;

 dass der Wert für das maximal zulässige Drehmoment aus einer Verknüpfung eines ersten Näherungswertes mit einem

30 Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Eingriffs des Störungsreglers (52) gebildet wird, wobei der erste Näherungswert in Abhängigkeit von dem Signal des Fahrerwunschgebers (24) gebildet wird.

35 2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,

dass der Störungsregler (52) ein D2T2-Glied mit betriebspunktabhängigen Parametern aufweist.

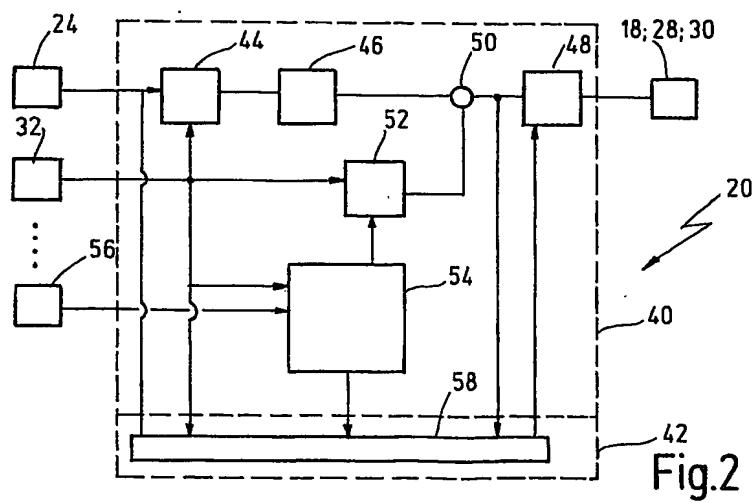
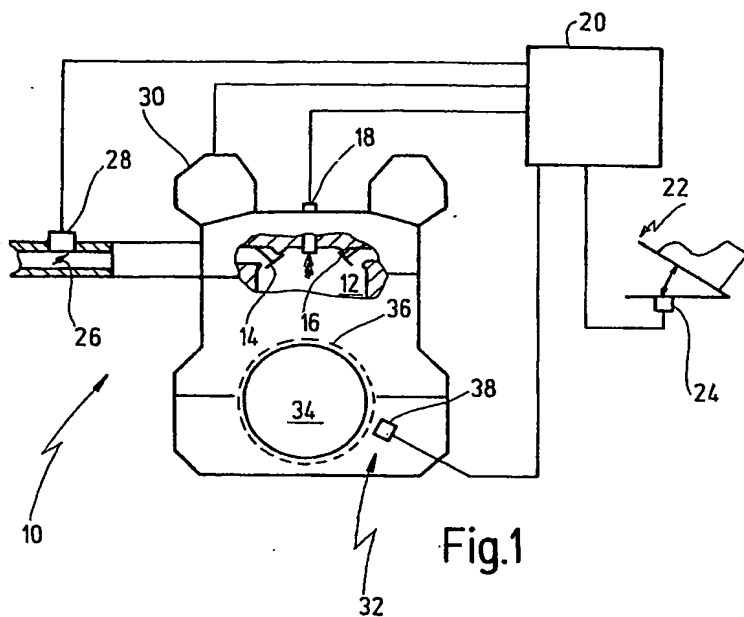
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,
5 dass bei der Bildung des Wertes für das maximal zulässige Drehmoment der Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Eingriffs des Störungsreglers (52) ein Nachbilden des D2T2-Gliedes mit festen Parametern umfasst.
- 10 4. Verfahren nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass bei der Bildung des Wertes für das zulässige Drehmoment die tatsächlich vom Leistungsstellglied (18; 28; 30) ausgegebene Stellgröße berücksichtigt wird.
15
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die tatsächlich vom Leistungsstellglied (18; 28; 30) ausgegebene Stellgröße durch eine Extremalwertauswahl (80) im Vergleich zu einer nachgebildeten Stellgröße
20 berücksichtigt wird.
6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Ergebnis der Extremalwertauswahl (80) nach Anspruch 5 mit einem festen Wert durch eine
25 Extremalwertauswahl (82) verglichen wird.
7. Verfahren nach Anspruch , dadurch gekennzeichnet, dass der Schätzwert für den Drehmomentbeitrag des Eingriffs des Störungsreglers (52) durch Zugriff auf eine mit der zweiten
30 Ableitung der Drehzahl des Verbrennungsmotors (10) nach der Zeit adressierte Kennlinie gebildet wird.
8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei einem Übergang in einen
35 Schiebebetrieb des Verbrennungsmotors (10) eine

Fehlerreaktion ohne Wartezeit auslösbar ist.

9. Steuergerät (20) zum Steuern eines Verbrennungsmotors (10), dadurch gekennzeichnet, dass es wenigstens eines der
5 Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 8 steuert.

10. Verwendung eines Steuergerätes (20) zum Steuern eines Verbrennungsmotors (10), dadurch gekennzeichnet, dass es wenigstens eines der Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 8
10 steuert, wobei als Leistungsstellglied (18; 28; 30) wenigstens eine der folgenden Komponenten verwendet wird: Anordnung von Einspritzventilen (18), Drosselklappensteller (28) in Verbindung mit Drosselklappe (26), variable Einlassventilsteuerung (14, 30), Zündvorrichtung.
15

1 / 3



2 / 3

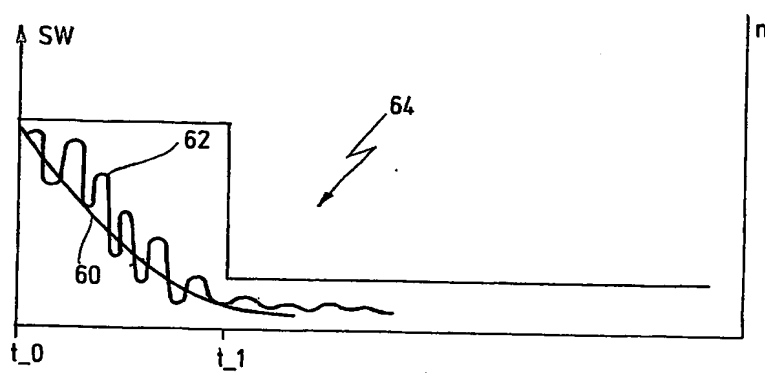


Fig.3

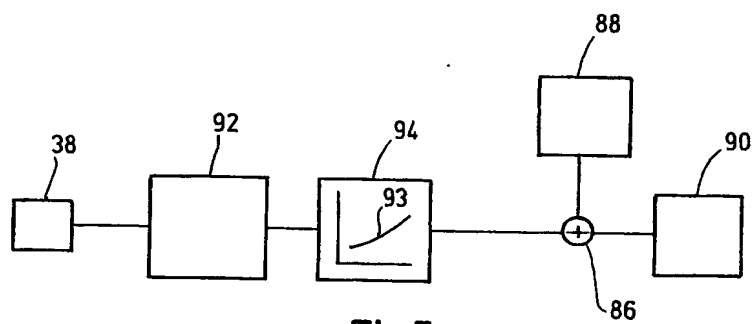


Fig.5

3 / 3

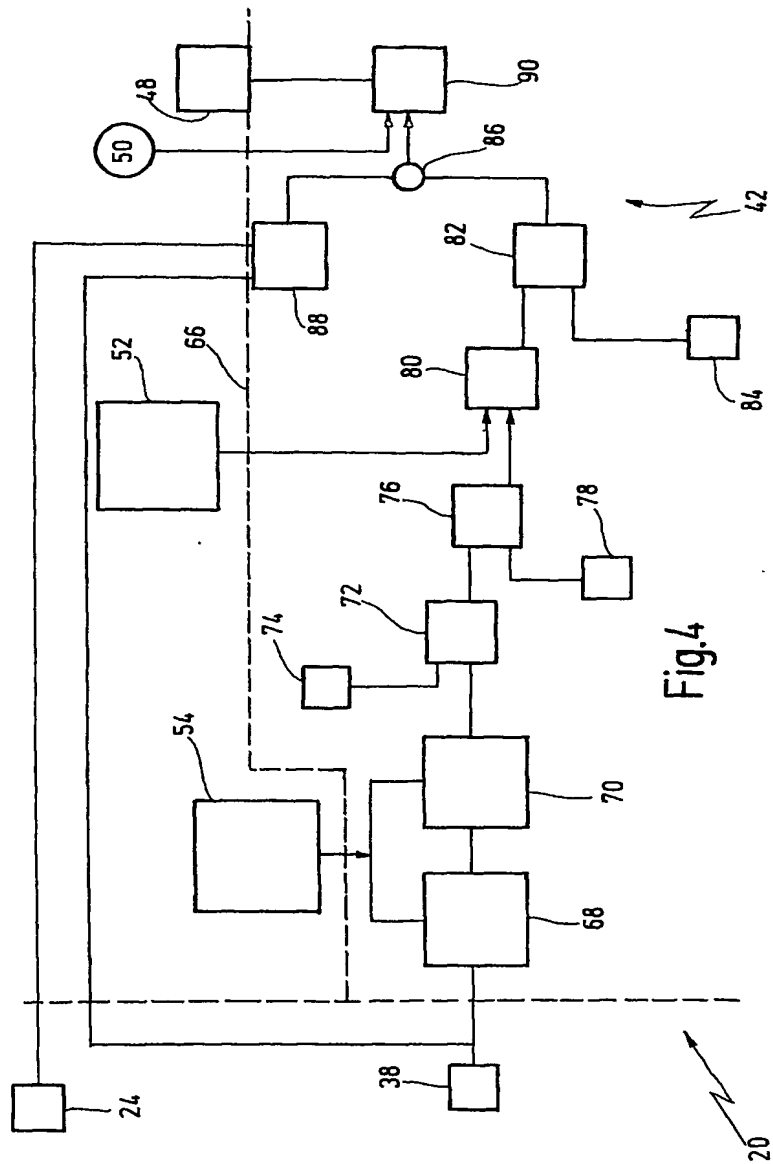


Fig.4

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 F02D41/22 F02D41/10

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 F02D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the International search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 198 36 845 A (BOSCH GMBH ROBERT) 17 February 2000 (2000-02-17) abstract; claims 1-3; figure 2	1,4,7-10
Y	column 3, line 27 - column 3, line 63	2,5,6
Y	DE 197 22 253 A (DAIMLER BENZ AG) 5 November 1998 (1998-11-05) abstract; claims 1-4; figure 1 page 2, line 57 - page 3, line 19 page 3, line 34 - page 3, line 48	2
Y	WO 99/23379 A (BOSCH GMBH ROBERT ; STEINMANN BERTHOLD (DE)) 14 May 1999 (1999-05-14) abstract; claims 1-3; figure 2 page 4, line 20 - page 6, line 35 page 8, line 4 - page 9, line 15	5,6
	-/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

& document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

13 August 2004

Date of mailing of the international search report

24/08/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Van der Staay, F

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

ational Application No

PCT/EP2004/050288

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 197 39 564 A (BOSCH GMBH ROBERT) 11 March 1999 (1999-03-11) abstract; claim 1; figures 2,3 column 4, line 14 - column 4, line 60 -----	5,6
A	EP 0 768 455 A (BOSCH GMBH ROBERT) 16 April 1997 (1997-04-16) abstract; claims 1,10; figure 1 column 2, line 6 - column 2, line 29 column 3, line 8 - column 3, line 24 -----	1-3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

P/EP2004/050288

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19836845	A	17-02-2000	DE 19836845 A1	17-02-2000
			JP 3392787 B2	31-03-2003
			JP 2000064896 A	29-02-2000
			KR 2000017285 A	25-03-2000
			US 6251044 B1	26-06-2001
DE 19722253	A	05-11-1998	DE 19722253 A1	05-11-1998
			EP 0881376 A2	02-12-1998
			US 6098593 A	08-08-2000
WO 9923379	A	14-05-1999	DE 19748355 A1	06-05-1999
			WO 9923379 A1	14-05-1999
			DE 59808271 D1	12-06-2003
			EP 0950148 A1	20-10-1999
			JP 2001508152 T	19-06-2001
			US 6285946 B1	04-09-2001
DE 19739564	A	11-03-1999	DE 19739564 A1	11-03-1999
			WO 9913207 A1	18-03-1999
			DE 59806931 D1	20-02-2003
			EP 0937198 A1	25-08-1999
			JP 2001504918 T	10-04-2001
			RU 2212555 C2	20-09-2003
			US 6223721 B1	01-05-2001
EP 0768455	A	16-04-1997	DE 19537787 A1	17-04-1997
			DE 59609209 D1	20-06-2002
			EP 0768455 A2	16-04-1997
			JP 9112327 A	28-04-1997

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

EP2004/050288

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 F02D41/22 F02D41/10

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 F02D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)
EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 198 36 845 A (BOSCH GMBH ROBERT) 17. Februar 2000 (2000-02-17) Zusammenfassung; Ansprüche 1-3; Abbildung 2	1,4,7-10
Y	Spalte 3, Zeile 27 - Spalte 3, Zeile 63	2,5,6
Y	DE 197 22 253 A (DAIMLER BENZ AG) 5. November 1998 (1998-11-05) Zusammenfassung; Ansprüche 1-4; Abbildung 1 Seite 2, Zeile 57 - Seite 3, Zeile 19 Seite 3, Zeile 34 - Seite 3, Zeile 48 ----- -/--	2

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

13. August 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

24/08/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Van der Staay, F

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y.	WO 99/23379 A (BOSCH GMBH ROBERT ; STEINMANN BERTHOLD (DE)) 14. Mai 1999 (1999-05-14) Zusammenfassung; Ansprüche 1-3; Abbildung 2 Seite 4, Zeile 20 - Seite 6, Zeile 35 Seite 8, Zeile 4 - Seite 9, Zeile 15 -----	5,6
A	DE 197 39 564 A (BOSCH GMBH ROBERT) 11. März 1999 (1999-03-11) Zusammenfassung; Anspruch 1; Abbildungen 2,3 Spalte 4, Zeile 14 - Spalte 4, Zeile 60 -----	5,6
A	EP 0 768 455 A (BOSCH GMBH ROBERT) 16. April 1997 (1997-04-16) Zusammenfassung; Ansprüche 1,10; Abbildung 1 Spalte 2, Zeile 6 - Spalte 2, Zeile 29 Spalte 3, Zeile 8 - Spalte 3, Zeile 24 -----	1-3

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19836845	A	17-02-2000	DE 19836845 A1	17-02-2000
			JP 3392787 B2	31-03-2003
			JP 2000064896 A	29-02-2000
			KR 2000017285 A	25-03-2000
			US 6251044 B1	26-06-2001
DE 19722253	A	05-11-1998	DE 19722253 A1	05-11-1998
			EP 0881376 A2	02-12-1998
			US 6098593 A	08-08-2000
WO 9923379	A	14-05-1999	DE 19748355 A1	06-05-1999
			WO 9923379 A1	14-05-1999
			DE 59808271 D1	12-06-2003
			EP 0950148 A1	20-10-1999
			JP 2001508152 T	19-06-2001
			US 6285946 B1	04-09-2001
DE 19739564	A	11-03-1999	DE 19739564 A1	11-03-1999
			WO 9913207 A1	18-03-1999
			DE 59806931 D1	20-02-2003
			EP 0937198 A1	25-08-1999
			JP 2001504918 T	10-04-2001
			RU 2212555 C2	20-09-2003
			US 6223721 B1	01-05-2001
EP 0768455	A	16-04-1997	DE 19537787 A1	17-04-1997
			DE 59609209 D1	20-06-2002
			EP 0768455 A2	16-04-1997
			JP 9112327 A	28-04-1997